



Saksbehandler:
Elisabet Finne, telefon:
Kommuneutvikling

Detaljregulering av dobbeltspor og deponiområder Nykirke-Barkåker, PlanID 070420160146 - 2. gangsbehandling

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Utvalg for bygge- og arealsaker	08.06.2018	133/18
Bystyret	20.06.2018	073/18

Rådmannens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 070420160146, datert den 16.05.18 med følgende endringer:

1. Plankart

1.1 I plankartet legges Sikringssone, sikkerhetssone rundt tunnel (H190_1) for nivå 1 og Sikringssone, restriksjonssone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 jf. det grafiske snittet av sikringssonene rundt en tunnel.

Angivelse av løpenummer SBT4 legges inn i plankartet.

1.2 Det legges inn et 20 meters ryddebelt som hensynssone H740 til hver side av senter for 420 kV-ledningen Rød - Hasle, til sammen 40 meter.

2. Bestemmelser

2.1 I bestemmelse 1. «Planens hensikt» slettes følgende:

«Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende jordbruksarealer som utbyggingen bruker. Kvaliteten på nydyrket mark skal tilsvare kvaliteten på arealene som erstattes. Kvaliteten på jord- og skogbruksarealer som brukes midlertidig til anleggsbelte, riggområde og anleggsvei skal etter tilbakeføring være like god som før anleggsarbeidet tok til.»

Tilføyes følgende:

«Planen skal videre sikre at viktige naturressurser, landskap og natur- og friluftslivinteresser blir tilstrekkelig ivaretatt.»

2.2 I rekkefølgebestemmelse 9.c) tilføres følgende tekst etter første punktum.

«Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge».

2.3 I bestemmelse 5.1 LNF områder (LNF) tilføyes følgende avsnitt:

«Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak. Nye bekkeleier skal tilpasses på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige

vassdragsmiljø. I naturlig vassdragsmiljø inngår også kantvegetasjon.»

2.4 I bestemmelse 2.3 Byggesak gjøres følgende endring:

«pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» endres til «*byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt,*»

2.5 I bestemmelse 2.10 Massehåndtering slettes 1. setning i 2. avsnitt:

«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål.»

2.6 I bestemmelse 6.6 Soner med angitt særlig hensyn, bevaring naturmiljø flyttes:

- følgende tekst i til bestemmelse «4.5 Annen banegrunn – tekniske anlegg...» andre avsnitt:

«Brukonstruksjonen skal dimensjoneres slik at større trær kan etablere seg. Viltovergangens funksjonelle bredde skal ikke være mindre enn 50 meter.»

«I området tillates voller, sikringsgjerder og annet som er nødvendig for jernbaneanlegget og for å legge til rette for gode krysningsforhold for viltet. Driftsveg for landbruket kan tillates.»

- følgende tekst til nytt punkt under bestemmelse 9. Rækkefølgebestemmelser:

l) Viltkorridoren skal være anlagt før banen tas i bruk.

2.7 I bestemmelsene 7.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 7.2 Område for masseinntak, midlertidig (#2) og 7.3 Område for anleggsvei, midlertidig (#3)» endres kravet om at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal ellers holdes på et minimum» til bør ellers holdes på et minimum.

2.8 I bestemmelse 7.2 «Område for masseinntak, midlertidig (#2)» gjøres følgende endringer: I 2. setning erstattes «rene løsmasser» med «*jordmasser*».

Etter 1. punktum tilføyes: «*Sprengstein tillates benyttet til oppbygging av deponiet for å ivareta stabiliteten i området.*»

2.9 Bestemmelse 9.k) slettes:

k) Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk.

2.10 Det legges inn følgende ny bestemmelse i planforslaget:

«6.8 Båndleggingssone, båndlegging etter andre lover, energiloven, jf. pbl § 11-8 bokstav d), H740_51

Innenfor H740_51 er det byggeforbud. Alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal avklares med ledningseier.»

2.11 I bestemmelse 8.3 Matjordplan etter første punktum legges følgende tekst inn:

«*Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016.*»

2.12 Det tas inn en ny fellesbestemmelse § 2.13 Automatisk fredede kulturminner:

«*Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner id 229499, 15535, 35641, 230962, 230968, 230966, 230854, 229135, 229137 og 229138 markert som bestemmelsesområder #29-36 i plankartet.*

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 229230. Det stilles ikke ytterligere vilkår til dette.

I planområdet er det en rekke automatisk fredete kulturminner sikret med hensynssone H730_. Disse må sikres med gjerde under anleggsarbeidet, da i samråd med kulturminnemyndigheten.

Det skal tas kontakt med kulturminnemyndigheten i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

Deler av Vestfoldbanen, parsell 7.1 Barkåker-Tønsberg planID 25002 og E18 Kopstad – Gulli, planID 25005 oppheves og det delegeres Rådmannen å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser til berørte planer.

08.06.2018 Utvalg for bygge- og arealsaker:

Møtebehandling:

Steinar Solum (SP) fremmet følgende protokolltilførsel:

Tønsberg kommune tar initiativ til utarbeidelse av plan om fremtidig bruk av eksisterende jernbanetrase parallelt med fremføring av ny jernbane Nykirke-Barkåker. Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Etter dette har Utvalg for bygge- og arealsaker fattet følgende vedtak:

UBA- 133/18 Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 070420160146, datert den 16.05.18 med følgende endringer:

1. Plankart

1.1 I plankartet legges Sikringssone, sikkerhetssone rundt tunnel (H190_1) for nivå 1 og Sikringssone, restriksjonssone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 jf. det grafiske snittet av sikringssonene rundt en tunnel.

Angivelse av løpenummer SBT4 legges inn i plankartet.

1.2 Det legges inn et 20 meters ryddebelt som hensynssone H740 til hver side av senter for 420 kV-ledningen Rød - Hasle, til sammen 40 meter.

2. Bestemmelser

2.1 I bestemmelse 1. «Planens hensikt» slettes følgende:

«Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende jordbruksarealer som utbyggingen bruker. Kvaliteten på nydyrket mark skal tilsvare kvaliteten på arealene som erstattes. Kvaliteten på jord- og skogbruksarealer som brukes midlertidig til anleggsbelte, riggområde og anleggsvei skal etter tilbakeføring være like god som før anleggsarbeidet tok til.»

Tilføyes følgende:

«Planen skal videre sikre at viktige naturressurser, landskap og natur- og friluftslivinteresser blir tilstrekkelig ivaretatt.»

2.2 I rekkefølgebestemmelse 9.c) tilføres følgende tekst etter første punktum.

«Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge».

2.3 I bestemmelse 5.1 LNF områder (LNF) tilføyes følgende avsnitt:
«Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak. Nye bekkeleier skal tilpasses på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige vassdragsmiljø. I naturlig vassdragsmiljø inngår også kantvegetasjon.»

2.4 I bestemmelse 2.3 Byggesak gjøres følgende endring:
«pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» endres til «byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt,»

2.5 I bestemmelse 2.10 Massehåndtering slettes 1. setning i 2. avsnitt:
«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål.»

2.6 I bestemmelse 6.6 Soner med angitt særlig hensyn, bevaring naturmiljø flyttes:

- følgende tekst i til bestemmelse «4.5 Annen banegrunn – tekniske anlegg...» andre avsnitt:

«Brukonstruksjonen skal dimensjoneres slik at større trær kan etablere seg. Viltovergangens funksjonelle bredde skal ikke være mindre enn 50 meter.»

«I området tillates voller, sikringsgjerdar og annet som er nødvendig for jernbaneanlegget og for å legge til rette for gode krysningsforhold for viltet. Driftsveg for landbruket kan tillates.»

- følgende tekst til nytt punkt under bestemmelse 9. Rekkefølgebestemmelser:

l) Viltkorridoren skal være anlagt før banen tas i bruk.

2.7 I bestemmelsene 7.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 7.2 Område for masseuttak, midlertidig (#2) og 7.3 Område for anleggsvei, midlertidig (#3)» endres kravet om at «Anleggsbredden og terrenngrepe skal ellers holdes på et minimum» til bør ellers holdes på et minimum.

2.8 I bestemmelse 7.2 «Område for masseuttak, midlertidig (#2)» gjøres følgende endringer: I 2. setning erstattes «rene løsmasser» med «jordmasser».

Etter 1. punktum tilføyes: «Sprengstein tillates benyttet til oppbygging av deponiet for å ivareta stabiliteten i området.»

2.9 Bestemmelse 9.k) slettes:

k) Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkjingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk.

2.10 Det legges inn følgende ny bestemmelse i planforslaget:
«6.8 Båndleggingssone, båndlegging etter andre lover, energiloven, jf. pbl § 11-8 bokstav d), H740_51
Innenfor H740_51 er det byggeforbud. Alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal avklares med ledningseier.»

2.11 I bestemmelse 8.3 Matjordplan etter første punktum legges følgende tekst inn:
«Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016.»

2.12 Det tas inn en ny fellesbestemmelse § 2.13 Automatisk fredede kulturminner:

«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminnet id 229499, 15535, 35641, 230962, 230968, 230966, 230854, 229135, 229137 og 229138 markert som bestemmelsesområder #29-36 i plankartet.

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 229230. Det stilles ikke ytterligere vilkår til dette.

I planområdet er det en rekke automatisk fredete kulturminner sikret med hensynssone H730_. Disse må sikres med gjerde under anleggsarbeidet, da i samråd med kulturminnemyndigheten.

Det skal tas kontakt med kulturminnemyndigheten i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

Deler av Vestfoldbanen, parsell 7.1 Barkåker-Tønsberg planID 25002 og E18 Kopstad – Gulli, planID 25005 oppheves og det delegeres Rådmannen å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser til berørte planer.

Protokolltilførsel:

Tønsberg kommune tar initiativ til utarbeidelse av plan om fremtidig bruk av eksisterende jernbanetrase parallelt med fremføring av ny jernbane Nykirke-Barkåker. Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

20.06.2018 Bystyret:

Møtebehandling:

Innstillingen fra UBA enstemmig vedtatt. Etter dette har Bystyret fattet slikt vedtak:

BY- 073/18 Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 070420160146, datert den 16.05.18 med følgende endringer:

1. Plankart

1.1 I plankartet legges Sikringssone, sikkerhetssone rundt tunnel (H190_1) for nivå 1 og Sikringssone, restriksjonssone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 jf. det grafiske snittet av sikringssonene rundt en tunnel.

Angivelse av løpenummer SBT4 legges inn i plankartet.

1.2 Det legges inn et 20 meters ryddebelt som hensynssone H740 til hver side av senter for 420 kV-ledningen Rød - Hasle, til sammen 40 meter.

2. Bestemmelser

2.1 I bestemmelse 1. «Planens hensikt» slettes følgende:

«Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende jordbruksarealer som utbyggingen bruker. Kvaliteten på nydyrket mark skal tilsvare kvaliteten på arealene som erstattes. Kvaliteten på jord- og skogbruksarealer som brukes midlertidig til anleggsbelte, riggområde og anleggsvei skal etter tilbakeføring være like god som før anleggsarbeidet tok til.»

Tilføyes følgende:

«Planen skal videre sikre at viktige naturressurser, landskap og natur- og friluftslivinteresser blir tilstrekkelig ivaretatt.»

2.2 I rekkefølgebestemmelse 9.c) tilføres følgende tekst etter første punktum.
«Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge».

2.3 I bestemmelse 5.1 LNF områder (LNF) tilføyes følgende avsnitt:
«Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak. Nye bekkeleier skal tilpasses på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige vassdragsmiljø. I naturlig vassdragsmiljø inngår også kantvegetasjon.»

2.4 I bestemmelse 2.3 Byggesak gjøres følgende endring:
«pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» endres til «byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt,»

2.5 I bestemmelse 2.10 Massehåndtering slettes 1. setning i 2. avsnitt:
«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål.»

2.6 I bestemmelse 6.6 Soner med angitt særlig hensyn, bevaring naturmiljø flyttes:

- følgende tekst i til bestemmelse «4.5 Annen banegrunn – tekniske anlegg...» andre avsnitt:

«Brukonstruksjonen skal dimensjoneres slik at større trær kan etablere seg. Viltovergangens funksjonelle bredde skal ikke være mindre enn 50 meter.»

«I området tillates voller, sikringsgjerder og annet som er nødvendig for jernbaneanlegget og for å legge til rette for gode krysningsforhold for viltet. Driftsveg for landbruket kan tillates.»

- følgende tekst til nytt punkt under bestemmelse 9. Rekkefølgebestemmelser:

l) Viltkorridoren skal være anlagt før banen tas i bruk.

2.7 I bestemmelsene 7.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 7.2 Område for masseinntak, midlertidig (#2) og 7.3 Område for anleggsvei, midlertidig (#3)» endres kravet om at «Anleggsbredden og terrenngrepene skal ellers holdes på et minimum» til bør ellers holdes på et minimum.

2.8 I bestemmelse 7.2 «Område for masseinntak, midlertidig (#2)» gjøres følgende endringer: I 2. setning erstattes «rene løsmasser» med «jordmasser».

Etter 1. punktum tilføyes: «Sprengstein tillates benyttet til oppbygging av deponiet for å ivareta stabiliteten i området.»

2.9 Bestemmelse 9.k) slettes:

k) Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk.

2.10 Det legges inn følgende ny bestemmelse i planforslaget:

«6.8 Båndleggingssone, båndlegging etter andre lover, energiloven, jf. pbl § 11-8 bokstav d), H740_51

Innenfor H740_51 er det byggeforbud. Alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal avklares med ledningseier.»

2.11 I bestemmelse 8.3 Matjordplan etter første punktum legges følgende tekst inn:

«Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22.desember 2016.»

2.12 Det tas inn en ny fellesbestemmelse § 2.13 Automatisk fredede kulturminner:

«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminnet id 229499, 15535, 35641, 230962, 230968, 230966, 230854, 229135, 229137 og 229138 markert som bestemmelsesområder #29-36 i plankartet.

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 229230. Det stilles ikke ytterligere vilkår til dette.

I planområdet er det en rekke automatisk fredete kulturminner sikret med hensynssone H730_. Disse må sikres med gjerde under anleggsarbeidet, da i samråd med kulturminnemyndigheten.

Det skal tas kontakt med kulturminnemyndigheten i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

Deler av Vestfoldbanen, parsell 7.1 Barkåker-Tønsberg planID 25002 og E18 Kopstad – Gulli, planID 25005 oppheves og det delegeres Rådmannen å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser til berørte planer.

Sammendrag:

Bane NOR (BN) er tiltakshaver og kommunene Horten, Re og Tønsberg er ansvarlig planmyndighet. Det er gjennomført en felles planprosess for deponiene og dobbeltspor Nykirke – Barkåker. Parsellen Nykirke-Barkåker består av nytt dobbeltspor med stasjon i tilknytning til tettstedet Skoppum. Planområdet omfatter arealer til dobbeltspor inkludert deponering av overskuddsmasser, med tilhørende anlegg for gjennomføring og drift. Planen er delt inn i 3 planer for de respektive kommunene. Denne saken vurderer kun planområdet i Tønsberg kommune.

Saksfremlegget til 2.gangsbehandling omhandler offentlig ettersyn, innkomne merknader/innsigelser, forslag til løsninger og videre behandling. Planstatus, faktagrunnlag og planbeskrivelse fremgår av saksfremlegget til 1.gangsbehandling som ligger vedlagt saken.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 20.02.18 til 08.04.18. Det ble avgitt 34 høringsuttalelser totalt til de 3 kommunen. 7 fra offentlige myndigheter, 8 fra offentlige selskaper, lag og foreninger samt 19 fra næringsdrivende og grunneiere.

BN har oppsummert og kommentert alle høringsuttalelsene som er avgitt i høringsperioden. Innspillene som omhandler planforslaget i Re er gjengitt i saken. Oppsummeringsnotat med alle innspill ligger vedlagt. Rådmannen har i hovedsak kun kommentert innspillende der det er kommentarer og suppleringer utover det BN har kommentert. For endringer i planforslaget eller andre prinsipielle vurderinger vises det til rådmannens vurderinger.

Kort oppsummering av innspill:

Det har kommet flere merknader fra BN på flere av de endringene rådmannen innstilte på ved 1.gangsbehandling. Blant annet krav om nydyrking (også fylkesmannen) og konkretisering av enkelte bestemmelser knyttet til bla kulturminner med mer.

Statnett ønsker at det legges inn utvidet hensynssone for høyspent som går i området.

Vestfold Bondelag, Jordvern Vestfold og andre berørte mener det et en svakhet at planen ikke har tatt med eksisterende spor i planforslaget med tanke på tilbakeføring til dyrket mark.

Kort oppsummering av vurderingene:

Rådmannen har tatt til følge mange av innspillene fra BN. Blant annet anbefaler rådmannen at kravet om nydyrking utgår da det ikke finnes hjemmel til å stille dette kravet. Rådmannen har valgt å ikke ta til følge merknad fra BN vedrørende konkretiseringer av flere andre bestemmelser. Rådmannen har også tatt til følge innspill fra Statnett og kulturminnemyndigheten.

Planen anbefales vedtatt i samsvar med rådmannens innstilling.

Vedlegg:

20160146_G 20180516 Nordre del TK

20160146_G 20180516 Søndre del TK

Reguleringsbestemmelser

20160146_G 20180516 EIERFORM-forslag

ICP-34-A-11131_01B_001 Planbeskrivelse jernbaneanlegg og deponiområder

ICP-34-A-11138_02B Illustrasjonsplan jernbaneanlegg og deponiområder_200dpi

Oppsummering av høringsuttalelser ved off.e. med Bane NOR sine kommentarer

Detaljregulering av dobbeltspor og deponiområder Nykirke-Barkåker, PlanID

070420160146 - 1.gangsbehandling

Innledning – hva saken gjelder:

Saksfremlegg fra 1.gangsbehandling med planstatus, faktagrunnlag og planbeskrivelse (samt konsekvensutredning) ligger som vedlegg til dette saksfremlegget som en del av planforslaget. Rådmannen henviser til dette for utfyllende vurderinger og beskrivelser av planforslaget og konsekvenser. Saksfremlegget til 2. gangsbehandling omhandler offentlig ettersyn, innkomne merknader/innsigelser, forslag til løsninger og videre behandling.

Kortversjon fra 1.gangsbehandling

InterCity-strekningen Nykirke-Barkåker er en del av InterCity-utbyggingen fase 1 som skal være ferdigstilt til Tønsberg innen 2024. Strekningen er ett av to prosjekter hvor det gjenstår

planlegging på strekningen Oslo-Tønsberg. Det andre er i Drammen kommune.

Hovedformålet med planarbeidet er å sikre arealer for å ivareta Bane Nors behov for tilstrekkelig

kapasitet for deponering av overskuddsmasser og for å sikre en effektiv og forutsigbar anleggsgjennomføring ved utbygging av dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker.

Planområdet omfatter arealer til dobbeltspor areal til deponering av overskuddsmasser og tilhørende anlegg for gjennomføring og drift.

Bane NOR er tiltakshaver og kommunene Horten, Re og Tønsberg er ansvarlig planmyndighet.

Det er utarbeidet en felles planprosess for deponiene og dobbeltspor Nykirke – Barkåker. Arbeidet med konsekvensutredningen for deponiene koordineres og utføres parallelt

med reguleringsplanen. Planen er delt inn i 3 planer for de respektive kommunene. Denne saken

vurderer kun planområdet i Tønsberg kommune.

Bane Nor varslet oppstart av planarbeid 28.11.16 med høringsfrist 13.01.17. Forslag til planprogram for deponiområdene ble samtidig lagt ut til offentlig ettersyn. Det kom inn 34 høringsuttalelser; sju fra offentlige myndigheter, åtte fra offentlige selskaper, lag og foreninger

samt 19 fra næringsdrivende og grunneiere. Noen av innspillene gjelder dobbeltsporet, andre

gjelder deponiområdene, mens andre igjen er relevante for både sporet med anlegg og deponiområdene. Etter varsel om oppstart har Bane Nor behov for enkelte utvidelser av planområdet. Utvidelser er varslet til berørte grunneiere og myndigheter

Rådmannens mener at innspillene til varsel og utvidelser er tilfredsstillende ivaretatt ved forslagsstillers vurdering og kommentarer.

Det har vært flere møter med Bane Nor og Horten kommune etter innsending av komplett planforslag til kommunene. Bane Nor har innarbeidet mange av kommunenes innspill. Rådmannen mener imidlertid det er flere forhold som ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

Herunder:

- ivaretagelse av dyrka og dyrkbar mark i de midlertidig rigg og anleggsområdene*
- ivaretagelse av vilt og funksjon av viltovergang*
- bestemmelse om områdestabilitet*

I tillegg er det nødvendige med mindre tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen

legges ut til offentlig ettersyn slik at de juridiske dokumentene samsvarer med hverandre og

vedtaket. Dette går ikke på innhold.

Rådmannen anbefaler at UBA vedtar å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn på vilkår jf. rådmannens innstilling.

Rettslig grunnlag

Plan- og bygningslovens §§ 12–10, 12-11 og 12-12, behandling og vedtak av reguleringsplan.

Plan- og bygningslovens §§ 4-1 og 4-2. Krav til planprogram, planbeskrivelse og konsekvensutredning.

Politisk behandling

Detaljregulering for Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 070420160146, ble 1. gangsbehandlet i UBA 26.01.2018, sak 027/18.

Følgende vedtak ble fattet:

Forslag til detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke-Barkåker datert 15.01.2018,

planID 070420160146, legges iht. Plan- og bygningslovens § 12-11 ut til offentlig ettersyn med vilkår om følgende endringer:

1. Plankart

1.1 Viltkorridor

Det legges inn en sammenhengende hensynssone Særlig hensyn til naturmiljø, jf. pbl § 11-8bokstav c), H560_1 i LNF-områdene på hver side av viltovergangen og over viltovergangen. Hensynssonen i LNF- områdene skal ha en minimumsbredde på 60 meter.

2. Bestemmelser

2.1 I bestemmelse 2.3 Byggesak

I første setning etter første komma tilføyes «som inngår under definisjonen «jernbaneanlegg», jf. Pbl SAK10, § 4-4, bokstav b med tilhørende veiledning,»

2.2 I bestemmelse 7.2 Område for masseinntak, midlertidig (#2)

I andre setning erstattes «overskuddsmasser» til «rene løsmasser».

2.3 I bestemmelse 2.10 Massehåndtering

I første avsnitt erstattes «skal søkes håndtert og fraktet» til «skal håndteres og fraktes».

Tilføyes følgende avsnitt:

«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål. Dyrkbar og dyrka jord skal håndteres i tråd med matjordplanen, jf. bestemmelse 8.3.»

2.4 I bestemmelse 8.2 Marksikringsplan

I første setning tilføyes «naturmangfold» og «dyrket mark».

Tilføyes følgende avsnitt:

«Marksikringsplanen skal minimum inneholde:

1. Beskrivelse av vegetasjonen, jordtypene og boniteten langs strekningen

2. Beskrivelse av infiltrasjonsevne og fordrøyningsevne

3. Forekomst av svartelistearter

4. Forekomst av viktige naturtyper og rødlistede arter»

Etter siste avsnitt tilføyes setningen «Planen skal godkjennes av kommunen».

2.5 I bestemmelse 8.3 Plan for håndtering av jordressurser

Overskriften «Plan for håndtering av jordressurser» endres til «Matjordplan»

I første avsnitt, 2. setning etter jord tilføyes « fra dyrket og dyrkbar mark»

Tilføyes følgende avsnitt:

Matjordplanen skal minimum inneholde:

1. Jordtype, jordstruktur, pH, status for drenering og grøfter, innhold av planteskadegjørere,

floghavre, hønsehirse og svartelistearter før anleggsstart

2. Hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring

3. Hvordan de forskjellige jordlagene skal håndteres og mellomlagres

4. Hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes

5. Hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå

skade på matjordlaget og undergrunnsjorda

2.6 I rekkefølgebestemmelse 9 punkt e)

I siste setning erstattes «tilbakeføres på en måte som muliggjør tidligere bruk av arealet»

med «skal i tråd med marksikringsplanen og matjordplanen (bestemmelse 8.2 og 8.3) settes i stand slik de var før inngrepet.»

Følgende rekkefølgebestemmelse tilføyes:

«Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2

år etter jernbanen er tatt i bruk».

2.7 I bestemmelsene 7.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 7.2 Område for masseinntak,

midlertidig (#2) og 7.3 Område for anleggsvei, midlertidig (#3)

Tilføyes i første avsnitt:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene skal ellers holdes på et minimum».

Tilføyes følgende avsnitt:

«Tilbakeføring av dyrkbar og dyrka jord til opprinnelig formål skal skje i tråd med matjordplanen, jf. bestemmelse 8.3.»

2.8 I bestemmelse 1. Planens hensikt

Tilføyes følgende avsnitt:

«Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende

jordbruksarealer som utbyggingen bruker. Kvaliteten på nydyrket mark skal tilsvare kvaliteten på arealene som erstattes. Kvaliteten på jord- og skogbruksarealer som brukes midlertidig til anleggsbelte, riggområde og anleggsvei skal etter tilbakeføring være like god som før anleggsarbeidet tok til.»

2.9 I rekkefølgebestemmelse 9, d), punkt c:

Tilføyes:

«De midlertidige atkomstene skal dimensjoneres i tråd med normaler for landbruksveier og

skal bygges ut fra den veiklassen som er nødvendig for å opprettholde driften på hver enkelt landbrukseiendom.»

2.10 Ny bestemmelse 2.12 Områdestabilitet

Ny bestemmelse:

«Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.»

2.11 Ny bestemmelse § 6.6 Hensynssone Særlig hensyn til naturmiljø, jf. pbl § 11-8 bokstav c),

H560_1

Ny bestemmelse:

«§ 6.6 Soner med særlig hensyn til naturmiljø, jf. pbl § 11-8 bokstav c), H560_1 I sonen skal det etableres en viltovergang og viltkorridor i tilgrensende LNF-områder . Viltovergang skal ha en naturlig overgang til tilgrensende areal og ikke være påfallende synlig. I sonen utenfor viltovergangen skal eksisterende vegetasjon i størst mulig grad bevares i anleggsfasen. Viltovergangen og sonene utenfor skal tilsåes og plantes med stedegen vegetasjon for å få en rask funksjon viltkorridor. Brukonstruksjonen skal dimensjoneres slik at større trær kan etablere seg. Viltovergangens funksjonelle bredde skal ikke være mindre enn 50 meter. Viltkorridoren skal være anlagt før banen tas i bruk. Skjøtsel av områdene skal skje på en slik måte at det ikke er i konflikt med områdenes funksjon som viltkorridor. I området tillates voller, sikringsgjerder og annet som er nødvendig for jernbaneanlegget og for å legge til rette for gode krysningsforhold for viltet. Driftsveg for landbruket kan tillates.»

2.12 I bestemmelse 2.5 Vilt- og sikringsgjerder

Erstattes «kan det» til «skal det» settes opp vilt- og sikringsgjerder.

2.13 I Rekkefølgebestemmelse 9, d) punkt a vedrørende trafiksikkerhetsplan:

Tilføyes:

Planen skal godkjennes av kommunen.

3. Andre forhold

3.1 Det delegeres rådmannen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen legges.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 20.02.18 til 08.04.18. Horten kommune har vært postmottak for de tre kommunene. Det ble avgitt 34 høringsuttalelser (Horten, Re og Tønsberg) til varslet reguleringsplan, sju fra offentlige myndigheter, åtte fra offentlige selskaper, lag og foreninger samt 19 fra næringsdrivende og grunneiere.

Bane NOR (BN) har oppsummert og kommentert alle høringsuttalelsene som er avgitt i

høringsperioden. Innspillene (oppsummering og kommentar BN) som omhandler planforslaget i Tønsberg er gjengitt i teksten under. Alle innspillene er nummererte. Oppsummeringsnotat ligger vedlagt.

Rådmannen har i hovedsak kun kommentert innspillende dersom han har hatt kommentar evt. supplerer utover det BN har kommentert. For endringer i planforslaget eller andre prinsipielle vurderinger vises det til rådmannens vurdering.

Fra fylkesmannen i brev datert 07.04.18:

6. Vi anbefaler å stryke anbefalingen i bestemmelsenes pkt. 1 om å nydyrke/forbedre tilsvarende jordbruksareal som jernbaneprosjektet beslaglegger, især fordi dette fordrer særskilt søknad og vurdering utenfor rekkevidden til denne reguleringsplanen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er enig med fylkesmannen sin vurdering i at formuleringene ligger utenfor plan- og bygningslovens virkeområde, jf. pkt 61, 75, 86, og følgelig må strykes.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

7. Vi anbefaler å redusere arronderingsmessige ulemper for jordbruksdriften på strekningen mellom Tangsrødmarka og parselldelet ved Barkåker N gjennom jordskifte.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er enig at jordskifte her kan være hensiktsmessig. Innspillet tas med i det videre arbeidet.

Rådmannens kommentar

Rådmannen forutsetter at BN jobber opp i mot grunneier for å finne en hensiktsmessig arrondering på de berørte eiendommene.

8. Vi anbefaler at overskudd av sprengt stein primært anvendes som byggeråstoff i form av pukk eller andre fraksjoner, eller som høykvalitets fyllmasse hvor det trengs.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har igangsatt arbeid med å avklare muligheter for samfunnsøkonomisk forsvarlig anvendelse av overskuddsmasser. Aktuelle tiltak kartlegges og vil bli utredet videre i de neste faser av prosjektet. Flere aktuelle tiltak er identifisert.

Rådmannens kommentar

Rådmannen støtter Fylkesmannens kommentar om at overskuddsstein primært bør anvendes som byggeråstoff.

9. Nedbørvann/overflateavrenning fra deponiområde nr. 18 bør fordrøyes gjennom permanente tiltak før utslipp til naturlig bekkeløp.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet tas med i det videre arbeidet.

Rådmannens kommentar

Deponiet skal tilbakeføres til eksisterende arealbruk som er skog. Rådmannen ser derfor ikke behov for fordrøyning.

10. Kryssing av sideløp til Sverstadbekken bør tilrettelegges som faunapassasjer.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR foreslår gjennom reguleringsplanen at tre av sideløpene til Sverstadbekken tilrettelegges for passasje av mindre dyr. Dette fremkommer på tegningen O-29108 og O-29109 i Illustrasjonsplanen til reguleringsplanen.

11. Anleggsvei fra gml. E18 (Undrumveien) som medfører kryssing(er) av Sverstadbekken innenfor dens sjørrettførende strekning, må anlegges slik at fiskens vandringsmuligheter ikke blir midlertidig eller varig forringet.

Kommentar fra Bane NOR:

I forbindelse med anleggsgjennomføringen planlegger Bane NOR å bruke eksisterende kryssing av Sverstadbekken. Eksisterende boligatkomst og skiløype/turvei legges på midlertidig bruer over bekken.

12. Nærføringen til Sverstadbekken fra parselldelet ved Barkåker N og nordover vil fordre særlig stor aktsomhet mot skred, utslipp eller andre tiltak som kan påvirke bekken negativt.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er oppmerksomme på forholdet som omtales av fylkesmannen. Erfaringene fra utbyggingen av parsellen Barkåker-Tønsberg vil bli benyttet. Det er videre gjennomført omfattende geotekniske undersøkelser og vurdering av områdestabilitet for hele området.

Det er lagt opp til at anleggsveien langs ny bane legges på østsiden og lengst unna Sverstadbekken, for å redusere risikoen for utslipp mm.

13. Vi legger for øvrig til grunn at Bane NOR søker konsesjon i medhold av forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR utarbeider søknad om anleggskonsesjon.

Fra Vestfold fylkeskommune og vedtak Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019 den 24.04.18, saknr 29/18.

25. Vestfold fylkeskommune mener at forslaget til detaljreguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker med juridisk bindende dokumenter og utredninger gir et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknaden til orientering

27. Vestfold fylkeskommune er enig i at overskuddsmasser først og fremst skal benyttes til samfunnsnyttige formål. Dersom det skal fylles opp deponier med mål om etablering/reetablering av dyrka mark, bør permanente jord- og skogbruksveier så langt råd legges i nytt markslagskille slik at de ikke deler opp dyrka mark.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har igangsatt arbeid med å avklare muligheter for samfunnsøkonomisk forsvarlig anvendelse av overskuddsmasser. Aktuelle tiltak kartlegges og vil bli utredet videre i de neste faser av prosjektet. Flere aktuelle tiltak er identifisert.

Bane NOR tar fylkeskommunens merknad til etterretning og vil legge opp til en mest mulig hensiktsmessig arrondering.

Rådmannens kommentar

Rådmannen forutsetter at BN jobber sammen med grunneier for å finne en hensiktsmessig arrondering av de berørte eiendommene. Viser forøvrig til rådmannens kommentar under punkt 8.

28. Vestfold fylkeskommune vil påpeke viktigheten av å gjennomføre de foreslåtte avbøtende tiltakene for å ivareta nærmiljø og friluftsliv, og ber om at det settes krav til dette i det videre arbeidet.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar fylkeskommunens merknad til etterretning og vil gjennom føringer i kontrakt med entreprenør sette krav for å ivareta forhold for nærmiljø og friluftsliv omtalt i planbeskrivelsen og miljøoppfølgingsplanen (MOP).

Bane NOR har en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen.

Rådmannens kommentar

Dette forholdet er sikret i planbeskrivelse og illustrasjonsplan. I tillegg viser rådmannen til rekkefølgebestemmelse 9 som sikrer turstier og skiløyper i anleggs- og driftsfase.

29. Vestfold fylkeskommune påpeker viktigheten av å reetablere skog og dyrkingsarealer i deponiområdene der det er aktuelt.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar fylkeskommunens merknad til etterretning og vil legge opp til dette i tråd med føringer i plangrunnlaget.

30. Dersom de nyere tids kulturminnene som er listet opp i saken kommer i konflikt med tiltak planen skal legge til rette for, anbefaler fylkeskommunen at disse også omfattes av bestemmelsesområde med tilhørende bestemmelser.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har vurdert den potensielle konflikten mellom nyere tids kulturminner opp mot anleggsgjennomføringen og jernbanetiltaket og har i samråd med VFK anbefalt en løsning overfor kommunene.

Fra Horten kommune, miljøretta helsevern i brev datert 16.04.18

Støy fra bane i driftsfase:

35. Ved utbedring av støyforholdene må det legges vekt på tilfredsstillende støynivå for utendørs oppholdsarealer for de berørte boligene. Ved eventuelle fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven. Etter gjennomføring av tiltaket må det gjøres kontrollberegninger, eventuelt målinger for å kunne dokumentere at støytiltakene virker etter hensikten.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Bane NOR vil gjennomføre støytiltak iht. gjeldene forskrifter og retningslinjer, jfr. bestemmelse 2.4 «Støy, vibrasjoner og strukturlyd» og

foreta kontrollberegninger av støytiltakene.

Rådmannens kommentar

Rådmannen forutsetter at dette følge opp av BN.

Vibrasjoner:

37. Viser til reguleringsbestemmelser 2.2., pt.c). Det bør presiseres at avvik innenfor klasse D tillates, dersom det er uforholdsmessig høye kostnader ved å gjennomføre klasse C.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR forutsetter at innspillet gjelder reguleringsbestemmelse 2.4 pkt. c).

Bane NOR har ingen kommentar til forslaget til endring av planbestemmelsen 2.4 pkt. c), som da vil lyde (endring vist med kursiv):

«For vibrasjoner gjelder grenseverdi i NS8176; $v_{w,95} = 0,3 \text{ mm/s} - 0,6 \text{ mm/s}$. Laveste grenseverdi (klasse C) skal søkes oppfylt, men avvik innenfor klasse D tillates dersom det er uforholdsmessig høye kostnader ved å gjennomføre klasse C.»

Rådmannens kommentar

Det er ikke hjemmel til å regulere økonomiske forhold i reguleringsplan. Innspillet tas derfor ikke til følge.

Støy i anleggsfasen:

38. Bestemmelsen om støy i anleggsfasen bør presiseres med å vise til kapittel 4 og 9.9 i 1442/2016.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Bane NOR mener dette er en unødvendig henvisning siden det allerede er henvist til retningslinje T-1442/2016 i planbestemmelse 10.1 «Støyforhold i anleggsfasen».

Støy i anleggsfasen:

39. Vi ber om presisering av følgende punkt 9 c): «Før anleggsarbeidene kan igangsettes, må det utarbeides en plan for anleggsgjennomføring, med tilhørende støyutredning. Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge. Støydempende og andre avbøtende tiltak i anleggsfasen må være gjennomført så tidlig som mulig i anleggsfasen».

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har ingen kommentarer til at bestemmelse 11, pkt. h) suppleres med «Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge». Bestemmelse 11, pkt. h) vil da lyde som angitt i uttalelsen over (pkt.38).

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens vurdering.

Støy i anleggsfasen:

40. Riggområdene må etableres slik at støyende aktiviteter innebygges i størst mulig grad.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Krav vil bli innarbeidet i kontrakt med entreprenør.

Støy i anleggsfasen:

41. Andelen anleggstrafikk på de interne anleggsveiene og det offentlige veinettet vil avhenge av om overskuddsmasser av berg transporteres direkte til deponiområder innenfor anlegget eller om massene skal fraktes til et eksternt mottak/prosjekt. Vi vil derfor bemerke at dersom anleggstrafikken medfører betydelig støyøkning på det offentlige veinettet, må avbøtende tiltak vurderes.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

Bane NOR har lagt opp til mulighet for anleggsgjennomføring som belaster færrest mulig med støy fra massetransport. En konsekvens av å kjøre overskuddsmasser til eksterne mottakere er økt støy på offentlig veinett. Om dette blir aktuelt kan vi søke å redusere belastningen gjennom planlegging av massetransporten.

Støy i anleggsfasen:

42. Krav til driftstider er et viktig forebyggende tiltak. Eventuelle avvik fra støybestemmelsene vil utløse krav om søknad om dispensasjon. For de mest berørte må midlertidig bosted vurderes.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Støv i anleggsfasen:

43. Krav til å iverksette tiltak som reduserer spredning av støv til berørte naboer ivaretas gjennom Miljøoppfølgingsprogrammet. Krav må innarbeides i kontraktene med entreprenørene.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR innarbeider krav om tiltak mot støv i kontraktene med entreprenørene.

Trafikksikkerhet/sikkerhet i anleggsfasen:

44. Trafikksikkerhetsmessige utfordringer må risikovurderes og behov for tiltak må kontinuerlig vurderes i anleggsfasen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering og viser for øvrig til bestemmelse 11, pkt. i) som omtaler disse forholdene.

Miljøoppfølgingsprogrammet:

45. Miljøoppfølgingsprogrammet legger opp til at støy i anleggsfasen skal konsesjonsbehandles. Konsesjonen skulle omhandle hvordan støy i anleggsfasen skal håndteres, i form av omfang av støymålinger, rapportering, arbeidstider for støyende aktiviteter, informasjon og avbøtende tiltak. I tilfelle støy likevel ikke skal konsesjonsbehandles ønsker kommuneoverlegen at ovennevnte punktene innarbeides i miljøoppfølgingsprogrammet og kravene videreføres i kontraktene med totalentreprenøren.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Støy vil etter fylkesmannens foreløpige vurdering (april 2018) ikke være en del av konsesjonsbehandlingen. «ICP-34-A-Miljøoppfølgingsplan (MOP)» vedlagt reguleringsplan

omfatter forholdene omtalt i uttalelsen. Kravene vil bli innarbeidet i kontraktene med entreprenørene.

Friluftsområder:

46. I anleggsfasen får turområder og skiløyper dårligere tilgjengelighet eller blir brutt. I miljøoppfølgingsprogrammet er det stilt krav til at generell tilgjengelighet av turområdene for brukerne i størst mulig grad skal opprettholdes. Vi ønsker at dette presiseres nærmere. Før anleggsarbeidene begynner bør det lages et oversiktskart over omlegging av turstiene/løypene, eventuelt andre kompensierende tiltak. Omleggingen bør gjøres i samarbeid med lokale foreninger og idrettslag.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar kommunens merknad til etterretning og vil gjennom føringer i kontrakt med entreprenør sette krav for å ivareta forhold for nærmiljø og friluftsliv omtalt i planbeskrivelsen og miljøoppfølgingsplanen (MOP).

Bane NOR har en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen.

Rådmannens kommentar

Rådmannen vil for øvrig vise til rekkefølgebestemmelse 9. i) der det står at «Turstier og skiløyper skal om nødvendig sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen».

Friluftsområder:

47. Punkt l) i rekkefølgebestemmelsene bør presiseres: Turstier og skiløyper skal sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen, med mindre kostnadene er uforholdsmessig høye.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har ingen kommentar til forslag til endring av planbestemmelsen. Bestemmelsens pkt. 11 l) i Horten vil da lyde (endring vist med kursiv):

Turstier og skiløyper skal om nødvendig sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen, med mindre kostnadene er uforholdsmessig høye.

Rådmannens kommentar

Det er ikke hjemmel til å gi bestemmelse om økonomiske forhold i reguleringsplan. Innspillet tas ikke til følge.

Annet:

49. Kommuneoverlegen og miljørettet helsevern ønsker at det under anleggsfasen etableres regelmessig samarbeid-/informasjonsmøter hvor status for framdrift, ytre miljøutfordringer (støy, støv m. m.) klagesaker, samt resultat av støymålinger kan tas opp og diskuteres mellom Bane Nor, kommuneoverlegen og eventuelle andre myndigheter.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR legger opp til tett dialog med myndighetene og berørte parter i hele anleggsfasen. Ordningen med bl.a. samarbeidsgruppemøter vil bli videreført i anleggsfasen.

Fra Holmestrand kommune i brev datert 20.04.18.

50. Vi viser til oversendt brev fra Horten kommune datert 19.02.2018 om offentlig ettersyn

avplanforslag IC Nykirke-Barkåker planID 070100401 i Horten, PlanID 0704 20160146 i Tønsberg kommune og PlanID 0716 20160037 i Re kommune.

Holmestrand kommune har ingen merknad til nevnte planer.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalen til orientering

Fra Horten kommune, barnerepresentanten i brev datert 13.04.18

51. Barnerepresentanten ber om at det i det videre reguleringsplanarbeidet vektlegges å ta hensyn til de innspill som har kommet angående ski/lysløyper kommentert av leder av løypekomiteen (Horten og Borre løypelag). Der stier, lysløyper og traséer blir berørt under anleggsfasen, blir omdisponert og erstattes.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er i dialog med Horten og Borre løypelag vedrørende omlegging av løyper, etc.

Bane NOR støtter for øvrig Miljørettet helsevern (201801321-61) sitt forslag til endring i bestemmelsen 11 l) (jf. pkt. 45):

«Turstier og skiløyper skal om nødvendig sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen, med mindre kostnadene er uforholdsmessig høye.» (forslag til endring er vist med kursiv)

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under pkt. 47.

54. Universell utforming for Hørselshemmede i offentlig transport er en viktig forutsetning for at hørselshemmede kan være yrkesaktive. All informasjon bør være visuell.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Bane NOR legger «Håndbok for stasjoner» til grunn for universell utforming av stasjonsområdet.

55. Barnerepresentanten støtter også brannsjefens tilrådning om at det må tilrettelegges for uttak av vann og vifter i togtunellene.

Kommentar fra Bane NOR:

Forholdene som Vestfold interkommunale brannvesen (VIB) adresserer (se pkt. 96) er regulert av annet lovverk enn plan- og bygningsloven. Videre avklaringer mellom partene vil foregå i en egen prosess.

Fra Horten kommune, kommunalteknisk avdeling i brev datert 18.04.18.

56. Når det gjelder overvannshåndtering og utslipp til lokale resipienter, mener vi at dette temaet bør belyses bedre i tilhørende fagrapport, CP-34-A-11102, «Fagrapport underbygning, VA og drenering». Konsekvenser fram til det punktet hvor endring i vannmengde eller strømningshastighet har udokumenterbar effekt, bør komme fram. Ideelt sett burde dette vært en del av dokumentasjonen som er lagt tilgjengelig i høringsperioden.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR reviderer fagrapport «ICP-34-A-11102, Fagrapport underbygning, VA og drenering» etter innspill fra kommunen. Revidert rapport oversendes innen annengangsbehandling.

Rådmannens kommentar

Tatt til orientering.

57. KTP forutsetter at vurderinger som ble avtalt utført i møte den 16.03.2018, der NVE, Fylkesmannen i Vestfold, BaneNor og Horten kommune var representert, følges opp. Dette gjelder undersøkelser nedstrøms BaneNor sine tiltak og dokumentasjon av vurderinger av konsekvenser nedstrøms i vassdraget. I referatet er Augedal dam og bekken nedstrøms nevnt, i tillegg til Føskebekken. Fagrapporten ble avtalt oppdatert innen andre gangs behandling av reguleringsplanen. KTP mener det er nødvendig å gjøre samme vurdering på alle lokasjoner der BaneNor planlegger påslipp av overvann/drenering, og der vannføring endrer retning eller det gjøres tiltak på bekker (både åpne og lukkede), innen andre gangs behandling av planen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR reviderer fagrapport «ICP-34-A-11102 Fagrapport underbygning, VA og drenering» med vurderinger avtalt i møte 16.03.18. I fagrapporten svares også ut forhold som etterspørres i denne uttalelsen. Revidert rapport oversendes innen annengangsbehandling.

Rådmannens kommentar

Tatt til orientering.

58 I tråd med NVE og Fylkesmannen i Vestfold sine høringsinnspill, mener også KTP at omlagte/utbedrede bekker må opparbeides med naturpreg, slik at de kan representere gode habitater og redusere erosjon og forurensning langs de omlagte/utbedrede bekkene. Utførelsen bør fortrinnsvis være slik at vannet forsinkes og hastigheten begrenses. Dette kan med fordel inkluderes i punkt 9.2 og 9.3 eller i eget tilleggspunkt i reguleringsbestemmelsene.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Forholdene beskrevet over vil innarbeides i kontrakt med entreprenør.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

59. KTP har et spørsmål om omlegging av bekk forbi deponi D1. Kan ikke se at ligger inne i reguleringsplanen i det hele tatt. Er det ivaretatt av at dette er regulert til LNF i permanentsituasjonen og da kan man legge om bekk i dette arealet?

Både NVE og FMV har uttrykt ønske om fordrøyning og naturpreget opparbeidelse og at det bør inkluderes i bestemmelsene. Det er vanskelig å legge inn en bestemmelse om det når omleggingen ikke er nevnt.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Vedrørende spørsmålet om planforslaget ivaretar omlegging av bekk ved D1, så mener Bane NOR at dette er ivaretatt ved at omlagt bekkeløp er vist i illustrasjonsplan til reguleringsplanforslaget. Bane NOR viser til Illustrasjonsplan der det for den omlagte bekken (ved D1) er beskrevet at sidearealene rundt bekken reetableres med skog.

Bane NOR forslår at følgende setning legges inn i bestemmelse 7.1, først avsnitt, i planbestemmelsen. «Det tillates også reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak.»

Bestemmelse 7.1 LNF-områder, (LNF og LNF1) vil da lyde som følger (forslag til ny tekst uthevet):

«Innenfor områdene er det tiltatt å etablere ledningsanlegg, kabelanlegg, avskjærende grøfter, sikkerhetsgjerd og voller. Det tillates også reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak.

Innenfor området (LNF1) er det tillatt å etablere nødvendig areal til parkering for friluftsliv.»

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

Fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) i brev datert 10.04.18.

60. Faresonene er vist som hensynssoner i plankart, med tilhørende bestemmelser som sikrer at tilstrekkelig sikkerhet ivaretas i anleggsperiode og for ferdig anlegg. Det fremgår av planbeskrivelse og planens fagrapporter om områdestabilitet, at tiltaket vil oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot områdeskred, jamfør kravene i veileder 7/2014.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

61. Det er positivt at omlegging av bekker og åpne overvannsløsninger er valgt fremfor lukkede løsninger. I de tilfeller gammel kulvert skal byttes ut med ny, bør det foreligge en grundig vurdering av mulighet for åpne vassdragsløp, og en begrunnet konklusjon.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Rådmannens kommentar

Det kommer ikke fram av oppsummeringen fra BN at NVE anbefaler kommunene til å innarbeide krav som sikrer vassdragsmiljøet. Det vises til rådmannens vurdering.

Fra Direktoratet for mineralforvaltning i brev datert 13.03.18.

62. DMF viser til vår uttalelse vedrørende oppstart av planarbeid datert 21.november 2016 der vi blant annet skrev at: «DMF viser til vår uttalelse til kommuneplanen og påpeker at tunellstein av god kvalitet bør utnyttes som byggeråstoff, noe som vil redusere behovet for massedeponi knyttet til prosjektet. Vi anbefaler at behovet for, og tilgangen til, byggeråstoff i regionen vurderes, slik at jernbaneprosjektet kan være med å dekke opp for regionens behov for byggeråstoff». Ut fra det DMF kan se er det i planbestemmelsene gjort rede for at det blant annet skal utarbeides en plan for håndtering av masser. Overskuddsmasser skal videre så langt det er mulig benyttes til samfunnsnyttige formål. DMF vurderer derfor vårt innspill som imøtekommet.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalen til orientering.

Fra Bane NOR SA v/ Plan og Forvaltning i brev datert 06.04.18.

Bane NOR Utbygging kommenterer ikke innspill Bane NOR -Plan og Forvaltning

77. Kommunen har endret planens hensiktsbestemmelse i punkt 1 til å omfatte dyrket/dyrkbar jord. Bane NOR ønsker å presisere at planens hensikt er å tilrettelegge for bygging av ny jernbane. Vi er innforstått med gjeldende krav til håndtering av dyrket/dyrkbar jord, og har gjennomført en mulighetsstudie for dette. Det er imidlertid ikke satt av areal særskilt til nydyrking i planen. Vi påpeker også at siste ledd i kommunens endring, om kvalitet på midlertidig beslaglagte jord- og skogbruksarealer, har for stor detaljeringsgrad og synes uegnet som styringsverktøy ettersom parameterne for dette er svært sammensatt og kontekstavhengig. Et eventuelt behov for arealplan for nydyrking må skje i egne planprosesser der det passer. Bane NOR viser også til at nydyrking skjer i henhold til egen forskrift og at denne ikke kan overstyres av en reguleringsplan.

Bane NOR viser til kart- og planforskriften. Kravene til klarhet og forutberegnelighet som følger av denne kan ikke anses oppfylt, og vi legger dermed til grunn at bestemmelsen utgår ettersom den er ugyldig.

Dersom bestemmelsen skal oppfattes som en rekkefølgebestemmelse kan den ha store fremdriftskonsekvenser. Dersom det stilles krav til konkrete handlinger eller tiltak under henvisning til bestemmelsen, kan dette også ha kostnadmessige konsekvenser for vårt prosjekt. Vi mener bestemmelsen er uklar, og at sanksjonsmulighetene også er uklare. Dette kan være meget alvorlig for utbyggingen. Vi ber derfor om at planens punkt 1 revideres til Bane NORs opprinnelige forslag for å ivareta planens formål.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

78. Kommunen har gjort endringer i flere punkter ved å innføre kommunal godkjenning av detaljplaner. Dette kravet stilles for 8.2 Marksikringsplan og 9 f) a. Trafikksikkerhetsplan. Vi er innforstått med at slike planer skal utarbeides. Kommunens hjemmel fremstår likevel som uklar. Slik vi oppfatter dette, gjelder endringen forhold som ligger utenfor kommunens myndighet.

Fra Bane NORs ståsted kan godkjenningskravene ikke aksepteres. Slike godkjenningsprosedyrer vil kunne ha store kostnads- og fremdriftsmessige konsekvenser for vår utbygging. Det bør dermed fremgå hva som kreves for kommunens godkjenning.

For 9 f) a. Trafikksikkerhetsplan legger vi til grunn at kravet gjelder kommunale veier

For 8.2 Marksikringsplan utvider kommunen planen til også å gjelde naturmangfold og dyrket mark

Begrepet «naturmangfold» vurderes som svært omfattende og som uhensiktsmessig som styringsverktøy i en arealplan. Det vises til naturmangfoldslovens definisjon, nml § 3c). Bane NOR har utarbeidet fagrapport «Naturmiljø», datert 14.02.2018, dokument ICP-34-A-11143, der konsekvenser for naturmangfold og flere andre tema som omtales i punkt 8.2 er vurdert. Vi ber derfor kommunen reversere endringen.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

79. 2.3 Byggesak

Vi gjør oppmerksom på at forskriftshenvisning skal være SAK10 § 4.3.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

80. 2.10 Massehåndtering

Vi mener det er uheldig at kommunen stiller krav om at overskuddsmasser av stein kun skal benyttes til samfunnsmessige formål. Dette er en omfattende forpliktelse, da det ikke vil være adgang til å foreta deponering. Det er også uklart hva som kan regnes som «samfunnsnyttig formål». Vi gjør også oppmerksom på at deponering i visse tilfeller kan legge til rette for samfunnsnyttig bruk av arealet.

Bane NORs oppfatning er at masser må kunne deponeres dersom det er ikke er mulig å disponere dem til andre formål. Endringen kan sette unødvendige skranker for Bane NORs massehåndtering. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut. Vi gjør oppmerksom på at andre bestemmelser i planen omtaler håndtering av matjord, og at eventuelle forurensede masser håndteres i tråd med gjeldende regelverk.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

81. 6.6 Hensynssone Særlig hensyn til naturmiljø, jf. pbl § 11-8 bokstav c), H560_1

Kommunen har lagt til hensynssone H560_1 for å sette av areal til viltovergang og tilhørende områder for viltkorridor, jevnfør første setning: «I sonen skal det etableres en viltovergang og viltkorridor i tilgrensende LNF-områder.»

I tillegg til å beskrive føringer for framtidig skjøtsel og bruk, gir bestemmelsen krav til utforming og tidspunkt for etablering. Bane NOR mener det kan være hensiktsmessig at krav til utforming legges inn i egen bestemmelse under kapittel 4.5 «Annen banegrunn – tekniske anlegg; nivå 2» slik at oppstillingen blir komplett, og at krav til tidspunkt for etablering gis som en rekkefølgebestemmelse.

I kapp. 4.5 omtales for øvrig viltovergangen som felt o_SBT4 med tilhørende krav til oppbygging, selv om dette arealformålet ikke vises på plankartet.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

82. 7.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1)

I bestemmelsen fremgår det at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, da «minimum» ikke er definert. Størrelsen på anleggs- og riggområder fremgår av reguleringsformålet og plankart. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

83. 7.2 Område for masseinntak, midlertidig (#2)

I bestemmelsen fremgår det at det er «tillatt å permanent deponere rene løsmasser». Vi minner om at problemstillinger knyttet opp til forurensning håndteres av utslippstillatelse i form av anleggskonsesjon gitt av Fylkesmannen. Deponi D18 er tenkt brukt til jordmasser, men det må påregnes noe bruk av sprengtstein for å stabilisere deponiet. Vi foreslår at følgende tekstforslag erstatter begynnelsen i første ledd:

Innenfor områder markert med anlegg- og riggområder, massemtak, #2 er det tillatt å permanent deponere jordmasser, herunder bearbeiding av masser og nødvendige tiltak for etablering av permanente deponier. Sprengstein tillates benyttet til oppbygging av deponiet for å ivareta stabiliteten i området. Utformingen av arealene ...

Kommunen har også lagt til at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, fordi «minimum» ikke er definert. Størrelsen på anleggs- og riggområder fremgår av reguleringsformålet og plankart. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

84. 7.3 Område for anleggsvei (#3)

I bestemmelsen foreslås tillegget «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, fordi «minimum» ikke er definert. Størrelsen på anleggs- og riggområder fremgår av reguleringsformålet og plankart. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut.

Vi viser til punkt 7.3, der Bane NOR har foreslått maksimumskrav til bredde på anleggsveier. Det påpekes også at en eventuell ytterligere midlertidig arealbruk i byggeperioden er avhengig av tillatelse fra relevante myndigheter, inkludert planmyndighet, samt avtale med grunneier.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

85. 8.3 Matjordplan

I første ledd har kommunen lagt til «fra dyrket og dyrkbar mark». Vi ber om at bestemmelsen presiserer at det er snakk om «fra dyrket og dyrkbar mark som blir berørt». Andre ledd har preg av å være en innholdsfortegnelse for matjordplanen. Vi mener kommunen ikke har anledning til å fastsette en slik bestemmelse og at det ikke er hjemmel til dette i plan- og bygningsloven. Vi anmoder derfor om at bestemmelsen presiseres slik vi foreslår over eller endres tilbake til Bane NORs forslag.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

86. 9 k) Krav om nydyrking/forbedring

En to-årsfrist for istandsetting av arealer Bane NOR har berørt eller benyttet midlertidig i anleggsfasen vurderes som rimelig, men det er uklart hvordan ordlyden for øvrig skal forstås. Slik bestemmelsen er formulert er det uklart om kravet dreier seg om arealer innenfor plangrensen eller utenforliggende areal. I tillegg er vi skeptisk til at det settes krav til «arealer som nydyrkes eller forbedres» da denne reguleringsplanen ikke spesifiserer eller gir geografisk avgrensning av slike arealformål. Vår oppfatning er at «nydyrking» både utenfor og innenfor planområdet må avklares gjennom eget regelverk. Vi ber dermed om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

87. Merknader til plankartene (gjelder pdf-versjonen):

På plankartene som foreligger ved offentlig ettersyn har kommunen gjort endringer der

vertikalnivåene for reguleringsplanen fremstilles samlet. Overlappende formål og hensynssoner er vanskelig å gjenfinne, og delvis ikke synlige.

1. Sikringssone, sikkerhetssone rundt tunnel (H190_1) for nivå 1 vises ikke på plankart. Den

fremkommer på det grafiske snittet av sikringssonene rundt en tunnel.

2. Sikringssone, restriksjonssone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 vises ikke på plankart. Den fremkommer på det grafiske snittet av sikringssonene rundt en tunnel.

3. Det er avvik mellom plankart og bestemmelser for SBT4: Løpenummer mangler på kartet.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

87. a) Vi viser til kart- og planforskriftens §9 om separate kartutsnitt for hvert nivå. Vi ber om at dette rettes før planen vedtas slik at plankartenes lesbarhet ivaretas og anleggene sikres tilstrekkelig.

Fra Vestfold Vann IKT i brev datert 16.03.18.

95. Ny trase for IC kommer i konflikt med dagens hovedvannledning i området. Det pågår arbeid for å planlegge / prosjektere håndtering av denne utfordringen.

Vestfold Vann har ingen kommentarer til endelig planløsning ut over allerede etablert dialog med de berørte kommuner og BaneNor knyttet til konsekvensene disse planene har for vannforsyningen i området under anleggsperioden. Vestfold Vann er således opptatt av at planer og tiltak gjennomføres etter omforent plan mellom alle aktører slik at vannforsyningen ivaretas under og etter anleggsperioden.

Kommentar fra Bane NOR:

I de tilfeller jernbaneanlegget med tilhørende anleggsområde er i nærheten av, eller i konflikt med, Vestfold Vanns ledningsanlegg, vil alle nødvendige tiltak utføres i samråd med Vestfold Vann IKT. Tiltakene nedfelles i en forpliktende avtale mellom partene.

Vestfold Interkommunal Brannvesen IKS (201801321-36)

96. 19.januar 2018 ble det avholdt et møte mellom Bane Nor, Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB) og VIB. Se referat i vedlegg 1, saksref. 201704400-7. Her fremkommer det at ansvaret for ikke å prosjektere med vanntilførsel og vifter inn i tunnelene tilligger Bane Nor og at «Brannvesenets begrensninger som følge av dette vil beskrives/tydeliggjøres i oppdateringen av beredskapsanalyse og beredskapsplaner/-rutiner». Brannsjefen er ikke enig i dette. Under møtet fremkom det også at det burde beskrives hvilke konsekvenser en slik beslutning har for brannvesenets mulighet for å redde liv samt om nye jernbanetunneler medfører en ekstraordinær risiko for Horten kommune i henhold til brann- og eksplosjonsvernloven (BEL) §14 Ytterligere sikringstiltak og beredskap når bygget er i drift.

Om det ikke tilrettelegges for uttak av vann og vifter i tunnelene vurderer Brannsjefen at det er lite sannsynlig at det er mulig å redde liv dersom det brenner i et tog inne i en av tunnelene langs jernbanestrekning Nykirke – Barkåker. Det betyr at det med stor sannsynlighet vil gå et stort antall liv tapt dersom brann oppstår i et tog i en av jernbanetunnelene. Brannsjefen vurderer at dette er en uakseptabel restrisiko. Dersom det ikke tilrettelegges for uttak av vann og med vifter i tunnelene mener brannsjefen at tunneler langs jernbanestrekningen Nykirke – Barkåker vil utgjøre en ekstraordinær risiko i Horten

kommune og vil vurdere tiltak i henhold til brann- og eksplosjonsvernlovens § 14 «Ytterligere sikringstiltak og beredskap» når jernbanetunnelene er satt i drift.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Forholdene som Vestfold interkommunale brannvesen (VIB) adresserer er regulert av annet lovverk enn plan- og bygningsloven og videre avklaringer mellom partene vil foregå i en egen prosess.

Fra Statnett i brev datert 19.03.18.

97. Byggeforbudsbeltet/ryddebeltet for skog på denne ledningen er 20 meter til hver side av senter for ledningen, til sammen 40 meter. Vi ber om at denne bredden på byggeforbudsbeltet legges inn i plankartet med hensynsone H740 da byggeforbudsbeltet er i henhold til konsesjon etter energiloven og angivelse av formålet (pbl §§ 11-8 d) /12-6). Vi ber om at reguleringsbestemmelsene endres/konkret suppleres med at det er byggeforbud i hensynssonen, og at alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal avklares med ledningseier. Dette må da knyttes opp mot hensynssonen H740.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har anbefalt Tønsberg kommune å legge inn byggeforbudsbeltet/ryddebeltet for skog i bestemmelser og plankart i iht. innspill fra Statnett.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

98. Statnett har ervervet rett til uhindret adkomst til ledningsanlegget for drift, vedlikehold og utbedring. Statnett bemerker at disse rettighetene til nødvendig adkomst til linjetraseen og mastepunkter må sikres i det videre detaljplanarbeidet av hensyn til akutte hendelser, drift, vedlikehold og fornyelse av ledningen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR mener dette er ivare tatt ved at de aktuelle ledningsanleggene i reguleringsplanen er gitt hensynszone H310 med følgende bestemmelse: «Det tillates flytting av fundamenter og tilhørende linje for høyspenning innenfor sonen. Tiltak innenfor området skal godkjennes av linjeeier.»

Rådmannens kommentar

Det vises til at Statnett har ervervet rett til uhindret adkomst til ledningsanlegget. Rådmannen anser derfor at nevnte forhold er tilstrekkelig sikret gjennom privatrettslig avtaler mellom grunneiere og linjeeier. Rådmannen antar videre at lignede privatrettslig avtale utarbeides mellom BN og linjeeier der det nye baneanlegget blir liggende. Når BN viser de til faresone Ras og skredfare H310, antar de at de mener faresone H370 som omfatter høyspenningsanlegg.

99. Det fremgår av planbeskrivelsen side 81 at Statnett eier høyspentlinje mellom Tveiten og Åsgårdstrand, «og at det ikke er nødvendig med tiltak på denne høyspentledningen». Statnett bemerker at tiltakshaver må påse at alle horisontale og vertikale avstandskrav i henhold til Forskrift og elektriske forsyningsanlegg må overholdes, og at dette må legges inn i prosjekteringsloggen. *Alle krysninger skal godkjennes av Statnett som ledningseier.* Vi ber ellers om å få oversendt reguleringsplanen i det aktuelle området i 3D-format inkludert høyder slik at vi kan legge dette inn i våre systemer. Ved eventuelle endringer på mastepunkt mv så gjør vi oppmerksom på at dette forutsetter tillatelser fra myndighetene (NVE/OED), herunder konsesjon, ekspropriasjonstillatelse og avtaler med berørte

grunneiere. Kostnader knyttet til endringene må dekkes av tiltakshaver..

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har hatt løpende dialog med Statnett under prosjektering, og forholdene nevnt over er ivarettatt gjennom dette samarbeidet.

Det er avklart at det ikke behov for å oversende reguleringsplan i 3D-format da høyder under høyspentlinje nå er avklart med Statnett.

100. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter fra ytterste strømførende fase på ledningen. Statnett som ledningseier skal derfor kontaktes når det er planlagt arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende ledning. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr.

Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside

<http://www.statnett.no/Samfunnsoppdrag/Sikkerhet/Arbeid-ved-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som er vedlagt her

Vi ber om at den sistnevnte publikasjonen følger reguleringsplansaken videre da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger som er spenningsatt.

Vi ber om å bli kontaktet av tiltakshaver slik at befaring kan gjennomføres slik at rettighetene som Statnett har kan ivaretas, sammen med sikkerheten til ledningen og de som skal jobbe på plassen. Det vil være nødvendig å inngå avtale mellom Statnett og entreprenøren som skal utføre arbeid på stedet, herunder nødvendig sikkerhetsopplæring.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR vil i kontrakten med totalentreprenør sikre at Statnetts kontaktes dersom det er planlagt arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende ledning eller det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr.

Bane NOR har ingen innvendinger til Statnett sin anmodning om at veiledningen skal følge reguleringsaksen

Fra Skagerak Nett AS

101. Bakgrunnen for at vi ønsker å være med i planarbeidet er:

- Sikre at alle nettselskapets foreleggingspliktige elanlegg innenfor planområdet blir vist i planen. Foreleggingspliktige elanlegg er definert som 22 kV høyspennings kabel, høyspennings luftlinje og nettstasjon.
- Dersom noen av planforslagene medfører at elanlegg må flyttes, ønsker vi så raskt som mulig å kunne vurdere hvilke konsekvenser og kostnader dette medfører.
- Ut fra hva som ønskes av nye virksomheter innenfor planområdet, vil vi vurdere forventet strømforbruk til området, og så langt som mulig avklare behovet for nye elanlegg. Dersom nye elanlegg kan planlegges på dette stadiet skal de foreleggingspliktige innlemmes i planene.
- Avklare om Skagerak Nett AS har tilstrekkelig kapasitet i overføringsnettets frem til planområdet. Dersom dette ikke er tilfelle, kan det bli behov for en mer omfattende planleggingsprosess fra vår side. Større utbygginger må avklares både mot faglige myndigheter og kommunale arealplaner. Erfaringsmessig vet vi at en slik prosess kan ta lang tid.

- Dersom det er aktuelt med alternativ energiforsyning til området, f.eks. fjernbåren varme, ønsker vi at dette avklares så tidlig som mulig da dette påvirker behovet for elektrisk overføring.
- Så tidlig som mulig å se på mulighetene for samarbeid med øvrig infrastruktur..

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har tidlig i arbeidet med reguleringsplanen involvert Skagerak Nett AS. Det er, i tett samarbeid med Skagerak, laget forslag til ev. justering og flytting av Skagerak sine anlegg som kommer i konflikt med planområdet. Dette gjelder både i anleggsperioden og ved ferdig anlegg.

For øvrig tar Bane NOR uttalen til orientering.

102. Skagerak Nett er gitt områdekonsesjon og et av vilkårene er at planer for bygging av nettstasjoner og høyspenningsluftledninger skal forelegges berørte parter. Dersom foreleggingspliktige elanlegg ikke er med i reguleringsplanen/bestemmelsene må det søkes dispensasjon eller endring av plan.

I den grad eksisterende elanlegg må flyttes på, må utbygger dekke alle kostnader med dette.

Etablering av distribusjonsnett vil bli utført i henhold til gjeldende regler for beregning av anleggsbidrag. Grave- og grunnarbeid for anlegget og legging av kabler bekostes av utbygger.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

Rådmannens kommentar

Innspillet er tatt til orientering.

Fra Hørselshemmedes Landsforbund, Vestfold

103. Transportsikkerhet er et svært viktig område hvor universell utforming må sikres. Behovet for talegjenkjenningsteknologi som sikrer personer med kommunikasjonsnedsettelse gode løsninger i transportsektoren, er et godt eksempel på at strategien om universell utforming ikke må reduseres til en strategi om fremkommelighet og tilgjengelighet for personer med bevegelseshemming.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

104. Universell utforming av transportsystemet innebærer at det uavhengig av funksjonsevne er lett å oppfatte informasjon, kjøpe billetter, vite hvor man skal gå av og på, samt å vite hva man skal foreta seg i en nødsituasjon. For hørselshemmede innebærer det at all informasjon må gis visuelt. Siden mange hørselshemmede har vanskeligheter med å oppfatte lyd, gir det en trygghet at all informasjon gis på skjerm. Det bør være like naturlig at beskjeder om servering og tjenester kommer opp skriftlig på en skjerm som at høytaler benyttes.

For at hørselshemmede skal kunne ha optimale forutsetninger for å motta informasjon på Skoppum-stasjonen, er det nødvendig at informasjonen gis visuelt i tillegg til at det installeres teleslyng og høytalersystemer som er god med klar og tydelig tale.

Skranketjenester må utstyres med skrankeslynge.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Bane NOR legger «Håndbok for stasjoner» til grunn for universell utforming av stasjonsområdet.

105. HLF Vestfold vil presisere at det er viktig at visuell informasjon ikke bare brukes til å gi generell informasjon, men at det aktivt gis fortløpende visuell informasjon ved uventede situasjoner som evakuering, signalfeil, forsinkelser o.l.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Prosjektet tar dette innspillet med videre til Trafikk og marked sentralt i Bane NOR

Fra Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, Vestfold i brev datert 26.03.18

106. Dette var oppe på vårt styremøte 22.mars, se vedtak:

Sak 20/18 Detaljregulering av dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker

Dette er noe for Rådene i Horten, Tønsberg og Re.

Vedtak: Sak sendes over til Rådene i de kommuner det gjelder, med oppfordring til å følge med på hva som skjer i saken videre.

Det er fint om dere som sitter i Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne kan følge med på denne saken videre og oppdatere FFO Vestfold.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet til orientering.

Fra Sem grunneierlag v/Per Almanning i brev datert 07.04.18.

112. Er forundret over at eksisterende trase ikke er med i planprosessen. I Tønsberg Kommune er det naturlig å tilbakeføre traseen til dyrket mark. Vi har jo tidligere måttet avstå arealet til jernbanen. Vi dyrker nå på jorder på begge sider av sporet. Det er naturlig å få tilbakeført traseen til dyrket mark, slik at vi får bedre arrondering med sammenhengende jorder. Bane – Nord bør se dette i sammenheng med bygging av nytt spor. Her kan di benytte jordmassene til fornuft, isteden for å dumpe dem i et deponi i skogen. Jordmassene blir da blandet med røtter stein og leire. Vi forlanger at Bane -Nord følger opp entreprenør, slik at jordmasser blir sortert. Matjord og skogsjord må holdes adskilt fra andre masser. Det holder dessverre ikke å kun skrive dette i anbudsdokumenter. Dette må kontrolleres og bøtelegges ved overtredelse.

Vi blir snart tilbudt en sum for arealet vi må avstå til ny trase. Så må vi skatte for disse pengene. Når vi skal kjøpe tilbake eksisterende trase, så har oppgjørsummen krympet. Det hadde vært bedre løsning om Bane -Nord makebyttet arealer steden. Di kjøpte også i sin tid Skotte for å ha til dem som ble berørt av nytt dobbeltspor. Bane -Nord må bruke Skotte til det den var tiltenkt.

Kommentar fra Bane NOR:

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Vedrørende håndtering av matjord og skogsjord er det utarbeidet en fagrapport «ICP-34-

A-11145 Naturressurser» som utgjør kunnskapsgrunnlag for håndtering av jordressurser. Bane NOR vil, med utgangspunkt i foreliggende rapport, innarbeide krav til håndtering av jordressurser, inkl. matjord, skogsjord, i kontrakt med entreprenør.

Bane NOR må erverve skogarealer til ny jernbanetrasé. I tillegg må det erverves skogarealer til midlertidige anleggsområder, samt deponier. Grunneiere får tilbudt en kjøpesum for arealene med påstående skog. Arealene som erverves midlertidig (herunder deponier) vil fortsatt være eid av grunneier etter at tiltaket er ferdig.

Dersom jernbaneutbyggingen medfører oppdelte eiendommer kan makeskifte/jordskifte være en hensiktsmessig løsning.

Rådmannens kommentar

Tidlig i prosessen ble det bestemt at eksisterende spor ikke skulle være med i dette planforslaget. Bakgrunnen for det var at en ønsket en større prosess for å kartlegge hva de forskjellige kommunen ønsket å bruke det gamle sporet til. Trolig vil mye av eksisterende spor i Tønsberg tilbakeføres til LNF. Som BN kommenterer vil dette arbeidet skje gjennom en egen prosess. Tønsberg kommune vil følge opp dette arbeidet.

113. Vi krever at Bane -Nord bruker viltgjerder på minimum 2,5m høyde. Slik at dyrene ikke kommer seg inn på sporet. Eksisterende spor må tas med i planarbeidet. Kommunen må være kvasse over for Bane- Nord, slik at di forstår at det er viktig å ta vare på Matjord og skogsjord. Og at dette blir strengt fulgt opp over for entreprenør. Slik at masser ikke blir blandet. Opprydding etter anlegget må også følges opp slik at grunneierne slipper å få armeringsjern, betong og skytstein blandet eller nedgravd på jorder eller i skogen. Dette har dessverre vist seg at grunneiere har blitt lidende med i mange år etter slike anlegg. Det er dessverre en ukultur blant entreprenører. Og dette krever derfor meget streng oppfølging. Der det blir anlagt anleggsvei, må først matjord traues bort. Så må det legges duk og gruslag før skytstein legges. Gjør man ikke dette kjøres skytstein ned i grunnen og har veldig lett for å bli liggende igjen etter opprydding.

Kommentar fra Bane NOR:

Viltgjerder vil bli bygget i henhold til Statens vegvesens Håndbok V134 Veger og dyreliv. Høyden er minimum 2,5 m.

Anleggsområdene skal ryddes og det innarbeides krav til avfallshåndtering i kontrakten med entreprenøren.

Krav til etablering av anleggsveier på dyrket mark vil bli innarbeidet i kontraktene med entreprenørene og fulgt opp av Bane NOR gjennom hele anleggsfasen

Rådmannen kommentar

Vedrørende eksisterende spor vises det til rådmannens kommentar under pkt. 112.

Rådmannen er enig med Sem grunneierlag vedrørende viktigheten av å følge opp i anleggsfasen. Rådmannen forutsetter at BN følger opp dette i anleggsfasen.

114. Deponi D18

Det er planlagt her å deponere jordmasser, røtter, grus og leire. Matjorda må sorteres. Skogsjord må skilles fra røtter, kvist og stein. Skogsjorda på selve deponi må først traues bort, for så å tilbakefylles når området ikke skal brukes lenger av Bane -Nord. Det har vært forslag om å benytte deponi til dyrket mark i fremtiden. Viser da til viltovergang som ender

rett i deponi på østsiden av sporet. Her blir dyrene ledet rett til matfatet. Under krigen ble det dyrket på noen løkker i skogen, der deponi kommer. Di som dyrket løkkene kan fortelle at det ble svært lite man fikk ut av produksjonen der fordi viltet beitet i fred inne i skogen. Veiene inn til deponi er ufremkommelig med dagens landbruksredskap. Deponiet bør tilbakeføres til skog. Det går åpne grøfter i deponi området. Disse må legges i solide rør før deponeringen. Deponiet må ikke lages slik at det blir en propp i det eksisterende drengsystemet i skogen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet til etterretning. I Illustrasjonsplanen som følger reguleringsplanforslaget er deponi 18 foreslått tilbakeført til skog. Området er i dag klassifisert som «dyrkbare». Bane NOR legger opp til at området skal ha samme klassifisering etter at deponiet er avsluttet og stedege masser er anbrakt på toppen.

Vedrørende håndtering av matjord og skogsjord er det utarbeidet en fagrapport «ICP-34-A-11145 Naturressurser» som utgjør kunnskapsgrunnlag for håndtering av jordressurser. Bane NOR vil, med utgangspunkt i foreliggende rapport, innarbeide krav til håndtering av jordressurser, inkl. matjord, skogsjord, i kontrakt med entreprenør.

Bane NOR vil sørge for at eksisterende vannveier i området ikke demmes opp.

Fra Jordvern Vestfold i brev datert 09.04.18.

116. Det må utarbeides et regnskap for arealbruken i planen og spesielt i forhold til avgang og nye arealer av dyrka mark.

Kommentar fra Bane NOR:

I «Mulighetsstudie erstatningsareal for dyrka mark og håndtering av jordressurser» er det oppstilt et foreløpig arealregnskap (se tabell 8.1 i mulighetsstudien) som bl.a. viser hvor mye dyrka og dyrkbare mark som kan medgå i forbindelse med bygging av dobbeltsporet. Endelig arealregnskap vil foreligge mot slutten av anleggstida. Reguleringsplanen inneholder kun nødvendig areal for bygging av dobbeltspor med tilhørende infrastruktur.. I plangrunnlaget pekes det likevel på mulige nydyrkingsområder innenfor planavgrensningen, f.eks. på Deponi 13. Eventuell nydyrking av områder utenfor reguleringsavgrensningen må håndteres i uavhengige prosesser og normalt etter nydyrkingsforskriften og ikke plan- og bygningsloven.

Rådmannens kommentar

Rådmannen anser at nevnte regnskap synliggjør arealbruk tilstrekkelig i denne fasen. Nevnte tabell ligger også inne i planbeskrivelsen under kapittel «8.9 Jordressurser/landbruk».

117. Planen for eksisterende jernbanelinje glimrer med sitt fravær. Vi mener at det må inn i planen på en forpliktende måte.

Kommentar fra Bane NOR:

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 112.

Fra Vestfold Bondelag i brev datert 09.04.18.

120. Vi støtter også Jordvern Vestfold sitt pålegg om å lage et arealregnskap.

Vi har ikke funnet noen oversikt over hvor store areal planen legger beslag på i kategoriene dyrka og dyrkbar mark. Det er en svakhet når en viktig føring her er at slike tapte arealer skal erstattes med nye. Gjennom mulighetsstudien for erstatningsarealer for dyrka og dyrkbar mark vet vi at det er mulig å få til, men det er krevende. I planen nå ligger det ikke inne noen arealer som skal opparbeides til ny dyrka mark. Men vi ser jo at det går en del dyrka- og dyrkbar mark ut av bruk. Dette henger ikke sammen. Det må utarbeides et regnskap for arealbruken i planen og spesielt i forhold til avgang og nye arealer av dyrka mark.

Kommentar fra Bane NOR:

I «Mulighetsstudie erstatningsareal for dyrka mark og håndtering av jordressurser» er det oppstilt et foreløpig arealregnskap (se tabell 8.1 i mulighetsstudien) som bl.a. viser hvor mye dyrka og dyrkbar mark som kan medgå i forbindelse med bygging av dobbeltsporet. Endelig arealregnskap vil foreligge mot slutten av anleggstida. Reguleringsplanen inneholder kun nødvendig areal for bygging av dobbeltspor med tilhørende infrastruktur.. I plangrunnlaget pekes det likevel på mulige nydyrkingsområder innenfor planavgrensningen, f.eks. på Deponi 13. Eventuell nydyrking av områder utenfor reguleringsavgrensningen må håndteres i uavhengige prosesser og normalt etter nydyrkingsforskriften og ikke plan- og bygningsloven.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 116.

121. I reguleringsplanen er eksisterende bane kun nevnt i 11. Rekkefølgebestemmelser m) «Prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk».

Vi mener at eksisterende trasé må inn i planen på en forpliktende måte for at §4-7 i kommunedelplanen skal kunne sikres. Vi vet at det er ulike ønsker for etterbruk av denne traseen og vi ser også klart at betydelige deler av traseen kan tilbakeføres til dyrka mark. Også det er vist i den overfornevnte mulighetsstudien. Og uten at dette tas med i planen – vil det bli svært krevende å holde balanse i avgangen og tilgangen på dyrka jord.

Kommentar fra Bane NOR:

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 112.

122. Krav til matjordplan er nevnt i punkt 10.3. Det er som nevnt innledningsvis veldig bra at kommunene fikk med dette i reguleringsplanen som er på høring, men vi mener punktene bør erstattes med følgende ordlyd:

«Matjordplan skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016. For dette prosjektet er det særlig viktig å avklare hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring, hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes og hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå skade på matjordlaget og undergrunnsjorden».

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar forslaget til orientering/etterretning.

For å imøtekomme fokus på ivaretagelse av dyrka mark og jordressurser har en bredt sammensatt faggruppe utarbeidet en studie om hvordan dyrka mark kan ivaretas. Studien er dokumentert i dokumentet «Mulighetsstudie vedrørende erstatningsareal for dyrka mark og håndtering av jordressurser». I tillegg er det utarbeidet en fagrapport «ICP-34-A-11145 Naturressurser» som omhandler kunnskapsgrunnlag for håndtering av jordressurser inkludert matjord og undergrunnsjord.

Bane NOR vil, med utgangspunkt i foreliggende rapporter, innarbeide krav til håndtering av jordressurser i kontrakt med entreprenør.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

Fra Audun Norbotten i brev datert 04.04.18

148. Det gamle jernbaneløpet vil derfor nesten sammenhengene bli nedlagt. Nå har vi muligheten til å lage en alle tiders sykkelveg fra Holmestrand til Nykirke, Skoppum, Barkåker og knyttet til den tidligere bygde gang/sykkelvei Skoppum - Horten som også var en nedlagt jernbanestrekning.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 112.

Fra Svein Rød i brev datert 20.03.18.

151. Vil komme med en uttalelse ang Landbruksvei fra Nordre Brekke som går østover mot Jareteigen, hvor ny trase skal krysse. Denne veien blir mye brukt som adkomst for skogsdrift/landbruk og annen ferdsel. For å opprettholde denne veien kan det anlegges vei på hver side av trase med kryssning ved planlagt viltovergang i Nord.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning og vil følge opp innspillet i det videre arbeidet.

Fra Per Almanning i brev datert 07.04.18.

174. Deponi D18

Deponi må anlegges slik at massene blir sortert.

Jordmasser fra landbruk og skogsbunn må sorteres og benyttes til tilbakeføring av eksisterende spor til landbruket.

Deponiet må ta hensyn til grøftene i skogen, slik at det ikke skapes våtmarker med forringelse av skogen på baksiden av deponiet.

Deponiet må bygges opp slik at det blir mulig å fortsatt drive skogbruk på området etter anleggsarbeidet.

Sjøppl, armering og betong rester må ikke blandes i fyllingen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet til etterretning. I Illustrasjonsplanen som følger reguleringsplanforslaget er deponi 18 foreslått tilbakeført til skog. Området er i dag klassifisert som «dyrkbare». Bane NOR legger opp til at området skal ha samme klassifisering etter at deponiet er avsluttet og stedege masser er anbrakt på toppen.

Vedrørende håndtering av matjord og skogsjord er det utarbeidet en fagrapport «ICP-34-A-11145 Naturressurser» som utgjør kunnskapsgrunnlag for håndtering av jordressurser. Bane NOR vil, med utgangspunkt i foreliggende rapport, innarbeide krav til håndtering av jordressurser, inkl. matjord, skogsjord, i kontrakt med entreprenør.

Bane NOR vil sørge for at eksisterende vannveier i området ikke demmes opp.

Anleggsområdene skal ryddes og det innarbeides krav til avfallshåndtering i kontrakten med entreprenøren.

175. Eksisterende spor

Den eksisterende tog traséen må tas med i reguleringsarbeidet. Det medfører store kostnader å tilbakeføre traseen. Dette er en del av arbeidet med ny trase og må derfor taes med i planarbeidet. Jeg dyrker korn, erter, bønner og oljevekster på begge sider av sporet. Og ser det derfor naturlig at den gamle trase tilbakeføres til landbruket. Vil da få bedre arrondering og sammenhengende jorder.

Jerbaneverket kjøpte eiendommen Skotte for å ha noe å tilby berørte grunneiere. Jernbaneverket, nå Bane-Nord bør bruke eiendommen til makebytte istedenfor å betale for det arealet vi må avstå. Når jernbaneverket solgte husene på Skotte og 5 da tun, så satte Fylket og Kommunens krav at eiendommen ikke skulle tilbakeføres til eget bruk igjen, men tilføres berørte grunneiere. Må være greit å få sett på eiendomsgrensene og få ryddet opp slik at vi slipper å måtte krysse sporet for å komme til teiger på andre siden. Det resterende arealet på Skotte må da selges som tilleggsjord til naboeiendommer. Har kommet meg for øret at Bane-Nord har inngått avtale med forpakter om forkjøpsrett på jorda. Dette strider med Fylke og Kommunens godkjenning.

Bane -Nord må være nøye med oppfølging av entreprenørene. Anleggsveier og lagerplasser må anlegges slik at det ikke blir liggende igjen avfall og skytstein i grunnen etter opprydding. Entreprenør må også pålegges å sortere matjord og skogsjord fra andre masser. Oppfordrer Bane -Nord til å skrive i kontrakten at entreprenør ikke får oppgjør hvis det blir oppdaget at jordmassene ikke blir sortert og tatt vare på.

Kommentar fra Bane NOR:

Skotte gård er eid av Bane NOR. Videre bruk av denne eiendommen er per nå ikke avklart. Innspillet tas til etterretning.

Metode for mellomlagring av matjord og skogsjord vil innarbeides i kontrakt med entreprenør. Matjord og skogsjord skal ikke blandes.

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Vedrørende eksisterende spor. Viser til rådmannens kommentar under punkt 112.

Rådmannens vurderinger

Her vurderes kun endringer eventuelt andre prinsipielle vurderinger gjort etter offentlig ettersyn. Øvrige relevante temaer er vurdert i saksfremlegg til 1.gangsbehandling (se vedlegg). Vurderingene under er vist med samme nummerering (i parentes) som til henvisning til innspillene under punktet «Offentlig ettersyn» og som i vedlagt oppsummeringsnotat fra Bane NOR.

Krav om nydyrking (6)

Fylkesmannen (FM) og BN anbefaler at kravet om nydyrking jf. bestemmelse 1 tas ut av planforslaget da bestemmelsen fordrer særskilt søknad og vurdering utenfor rekkevidden til denne reguleringsplanen. I etterkant av vedtak av gjeldene kommuneplanens areadel for Tønsberg kommune ble det avklart med departementet at det ikke hjemmel til å stille krav om nydyrking. Rådmannen tar derfor innspillet til følge og tar ut kravet om nydyrking fra bestemmelsene, det vises til rådmannens innstilling punkt 2.1 der bestemmelsen bli endret og nydyrkingskravet utgår. Viser for øvrig til rådmannens vurdering under punkt 77.

Støy i anleggsfasen (39)

Miljørettet helsevern har kommet med innspill om presisering av bestemmelse 9. c . Rådmannen har ingen merknader til foreslått presisering og tar innspillet til følge. Jfr. rådmannens innstilling punkt 2.2 tilføres reguleringsbestemmelse 9. c følgende etter første punktum:

«Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge»

Vassdragsmiljø (58,59, 61)

NVE og Horten kommune ved kommunalteknisk avdeling anbefaler at planforslaget sikrer at nye bekkeleier tilpasse på en slik måte slik at vassdragsmiljøet i størst mulig grad ivaretas. Rådmannen er enig om at dette kan synliggjøres i planforslaget og anbefalere at følgende avsnitt legges inn i bestemmelse 5.1 LNF-områder, (LNF) jfr. rådmannens innstilling punkt 2.3:

Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak. Nye bekkeleier skal tilpasse på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige vassdragsmiljø. I naturlig vassdragsmiljø inngår også kantvegetasjon.

Detaljeringsgrad i bestemmelse 1 «Planens hensikt» (77)

I tillegg til at BN mener at kommunen ikke har hjemmel til å stille krav om nydyrking bemerker de også at detaljeringsgraden er for høy i bestemmelsen under planens hensikt. Rådmannen er enig med BN at detaljeringsgraden er for stor og ikke hører til under planens hensikt. Dette er forhold som er sikret i andre bestemmelser. Innspillet tas derfor til følge. Rådmannen mener imidlertid at «hensiktsbestemmelsen» bør beskrive hvilken særskilte interesser og verdier som planen skal ivareta i tillegg til hva planen skal legge til rette for.

Med bakgrunn i nevnte forhold anbefaler rådmannen at siste avsnitt i bestemmelsen slettes og erstattes med følgende tekst jf. rådmannens innstilling punkt 2.1:

«Planen skal videre sikre at viktige naturressurser, landskap og natur- og friluftslivinteresser blir tilstrekkelig ivaretatt.»

Kommunal godkjenning av planer (punkt 78)

BN viser til at kommunen ikke har hjemmel til å stille krav om godkjenning av

«Marksikringsplan og «Trafikksikkerhetsplan» og at dette kan føre til store kostnads- og fremdriftsmessige konsekvenser. Rådmannen er ikke enig med BN at kommunen ikke har hjemmel og viser til pbl § 12-7 pkt.12 der det blant annet står at en stiller krav om nærmere undersøkelse før gjennomføring av plan. Marksikringsplan eller trafikksikkerhetsplan kan være en slik plan. Kommunen som vegmyndighet og landbruksmyndighet bør få planen til godkjenning. Rådmannen anbefaler derfor ikke å ta innspillet til følge.

I 1.gangsbehandlingen utvidet kommunen Marksikringsplan til også å gjelde naturmangfold og dyrket mark. BN mener «Naturmangfold» er et uhensiktsmessig som styringsverktøy i en arealplan. BN viser til naturmangfoldloven (nml) definisjon § 3c). Vi antar at BN mener nml § 3i) som defineres naturmangfold.

Rådmannen mener at naturmangfold ikke er et dårlig styringsverktøy iom kommunen til 1.gangsbehandlingen også presiserte minimumskrav til innhold i planen. Ved å kartlegge og ved å hente ut data fra tidligere kartlegging vil en tydeligere kunne se verdifulle arealer og i større grad sikre verdiene innenfor planområdet i anleggsfasen. Rådmannen tar derfor ikke innspillet til følge.

Feil forskriftshenvisning i bestemmelse (79)

BN viser til at planen har feil forskriftshenvisning i bestemmelse 2.3 Byggesak.

Rådmannen tar innspillet til følge og endrer henvisning fra «pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» endres til byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt, rådmannens innstilling punkt 2.4.

Massehåndtering (80)

Anbefalingen fra Tønsberg kommune og de andre kommunen er at steinmasser bør brukes til samfunnsnyttig forhold. Dette har BN tatt tak i og utarbeidet en mulighetsstudie for alternativ bruk. Videre arbeid vil vise hvor stor andel av steinmassene som kan bli brukt til andre samfunnsnyttige formål. I Tønsberg er det **ikke** planlagt steindeponi, men et løsmassedeponi. Dette er masser som er vanskelige å transportere og bør deponeres. Deponiområdet i D18 vil tilbakeføres til eksisterende arealbruk (skog) ved anleggsslutt. Rådmannen tar innspillet til følge og anbefaler at 1.setning i 2. avsnitt i bestemmelse 2.10 Massehåndtering slettes jf. rådmannens innstilling punkt 2.5.

Hensynssone Særlig hensyn til naturmiljø (81)

BN foreslår en mer hensiktsmessig oppdeling av bestemmelse for hensynssonen «Særlig hensyn til naturmiljø» for å tydeliggjøre skille mellom viltkorridor og tekniske krav til selve konstruksjonen, samt rekkefølgekrav. Rådmannen er enig i de foreslåtte endringer og gjør følgende justeringer av bestemmelsene til nevnte hensynssone:

Følgende tekst flyttes fra bestemmelse «6.6 Hensynssone særlig hensyn til bevaring naturmiljø...», til bestemmelse «4.5 Annen banegrunn – tekniske anlegg...» andre avsnitt:

Brukonstruksjonen skal dimensjoneres slik at større trær kan etablere seg.
Viltovergangens funksjonelle bredde skal ikke være mindre enn 50 meter.

I området tillates voller, sikringsgjerder og annet som er nødvendig for jernbaneanlegget og for å legge til rette for gode krysningsforhold for viltet. Driftsveg for landbruket kan tillates.

Følgende tekst flyttes fra bestemmelse «6.6 Hensynssone særlig hensyn til bevaring naturmiljø...», til nytt punkt under bestemmelse «9 Rekkefølgebestemmelser

rekkefølgebestemmelse»:

l) Viltkorridoren skal være anlagt før banen tas i bruk.

Viser til rådmannens innstilling punkt 2.6.

Anleggs- og riggområde, Område for massedeponi og Område for midlertidig anleggsvei (82,83 og 84).

I bestemmelsene fremgår det at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, da «minimum» ikke er definert størrelse. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut. Rådmannen er delvis enig om at formuleringen er unøyaktig i den forstad at den står som en bestemmelse (skalformulering) og ikke som en børformulering. Rådmannen er klar over at avsatte områder er satt som midlertidige anleggsområder mm. og at arealene kan bli berørte. Rådmannen mener imidlertid det er viktig å tilstrebe minst mulig inngrep selv om det er avsatt i plan og at dette kan synliggjøres i planen som en retningslinje. Rådmannen foreslår å endre skal formulering til bør formulering på følgende bestemmelser: 7.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 7.2 Område for masseinntak, midlertidig (#2) og 7.3 Område for anleggsvei, midlertidig (#3)» jf rådmannens innstilling punkt 2.7:

Område for masseinntak, midlertidig (#2) (83)

Innenfor deponi D18 er tenkt brukt til deponering av jordmasser. BN informere at det også må påregnes noe bruk av sprengtstein for å stabilisere deponiet. Hovedintensjonen er fortsatt den samme som er å tilbakeføre arealet til opprinnelig arealbruk.

Så lenge hovedintensjon med området er tilbakeføring til eksisterende arealbruk (skog) har ikke rådmannen merknader til foreslått endring og anbefaler følgende justeringer i bestemmelse «7.2 Område for masseinntak, midlertidig (#2)» jf. rådmannens innstilling punkt 2.8.

I 2.setning erstattes «rene løsmasser» med «jordmasser».

Etter 1. punktum tilføyes:

«Sprengstein tillates benyttet til oppbygging av deponiet for å ivareta stabiliteten i området.»

Matjordplan (85)

BN ønsker planforslaget presiserer at matjordplanen er «fra dyrket og dyrkbar mark som blir berørt». Rådmannen mener dette er unødvendig da dette er en selvfølge. Videre bemerker BN at andre ledd har preg av å være en innholdsfortegnelse for matjordplanen og at kommunen ikke har anledning til å fastsette en slik bestemmelse og at det ikke er hjemmel til dette i plan- og bygningsloven. Rådmannen er ikke enige med BN og mener man har hjemmel til å stille slike krav jf pbl § 12-7, pkt 12. Rådmannen tar ikke innspillet til følge.

Krav om nydyrking/forbedring (86)

BN anser at en to-årsfrist for istandsetting av arealer BN har berørt eller benyttet midlertidig i anleggsfasen vurderes som rimelig, men er uenig at det skal settes krav til «arealer som nydyrkes eller forbedres» da denne reguleringsplanen ikke spesifiserer eller gir geografisk avgrensning av slike arealformål. BN ber dermed om at formuleringen tas ut. Rådmannen tar innspillet til følge og tar ute rekkefølgebestemmelse 9,k) i sin helhet jf. rådmannens vurdering under punkt 6. Viser til rådmannens innstilling punkt 2.9. Rådmannen viser ellers til rekkefølgebestemmelse 9, g) som sikrer tilbakeføring av

midlertidig rigg og rigg og anleggsområder seinest 2 år etter dobbeltsporet er tatt i bruk.

Merknader til plankartene (gjelder pdf-versjonen) (87)

Dette plantekniske forhold som ikke rådmannen har noen merknader til. Rådmannen justerer planforslaget jf. rådmannens innstilling punkt 1.1.

Byggeforbudsbeltet/ryddebeltet for skog langs høyspentledning (97)

Statnett har kommet med innspill om at de ønsker et 20 meters ryddebelte til hver side av senter for 420 kV-ledningen Rød - Hasle, til sammen 40 meter. Rådmannen har ingen merknader til endringen og anbefaler at dette legges inn i plankartet jf. rådmannens innstilling punkt 1.2.

Videre anbefales det at det knyttes opp bestemmelse til hensynssonen H740. Rådmannen anbefaler at følgende bestemmelse legges til hensynssonen jf. rådmannens innstilling punkt 2.10:

6.8 Båndleggingssone, båndlegging etter andre lover, energiloven, jf. pbl § 11-8 bokstav d), H740_51

Innenfor H740_51 er det byggeforbud. Alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal avklares med ledningseier.

Krav til matjordplan (122)

Vestfold Bondelag er fornøyd med at kommunen har forsterket bestemmelsen om jordvern hensyn, men mener at bestemmelsen bør erstattes med følgende ordlyd:

«Matjordplan skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016. For dette prosjektet er det særlig viktig å avklare hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring, hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes og hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå skade på matjordlaget og undergrunnsjorden».

Rådmannen kan ikke se at ordlyden er vesentlig forskjellig fra høringsforslaget. Rådmannen tar imidlertid til følge innspillet om å vise til RPBA's Veileder for matjordplan.

Etter første punktum legges følgende tekst inn jf. rådmannens innstilling 2.11:

«Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016.»

Konklusjon

Planen anbefales vedtatt i samsvar med rådmannens innstilling.

Videre behandling

Etter 2. gangsbehandling i UBA går planen til Bystyret for endelig vedtak/egengodkjenning.

Geir Viksand
Rådmann

Anne. B. Hekland
Virksomhetsleder
kommuneutvikling